

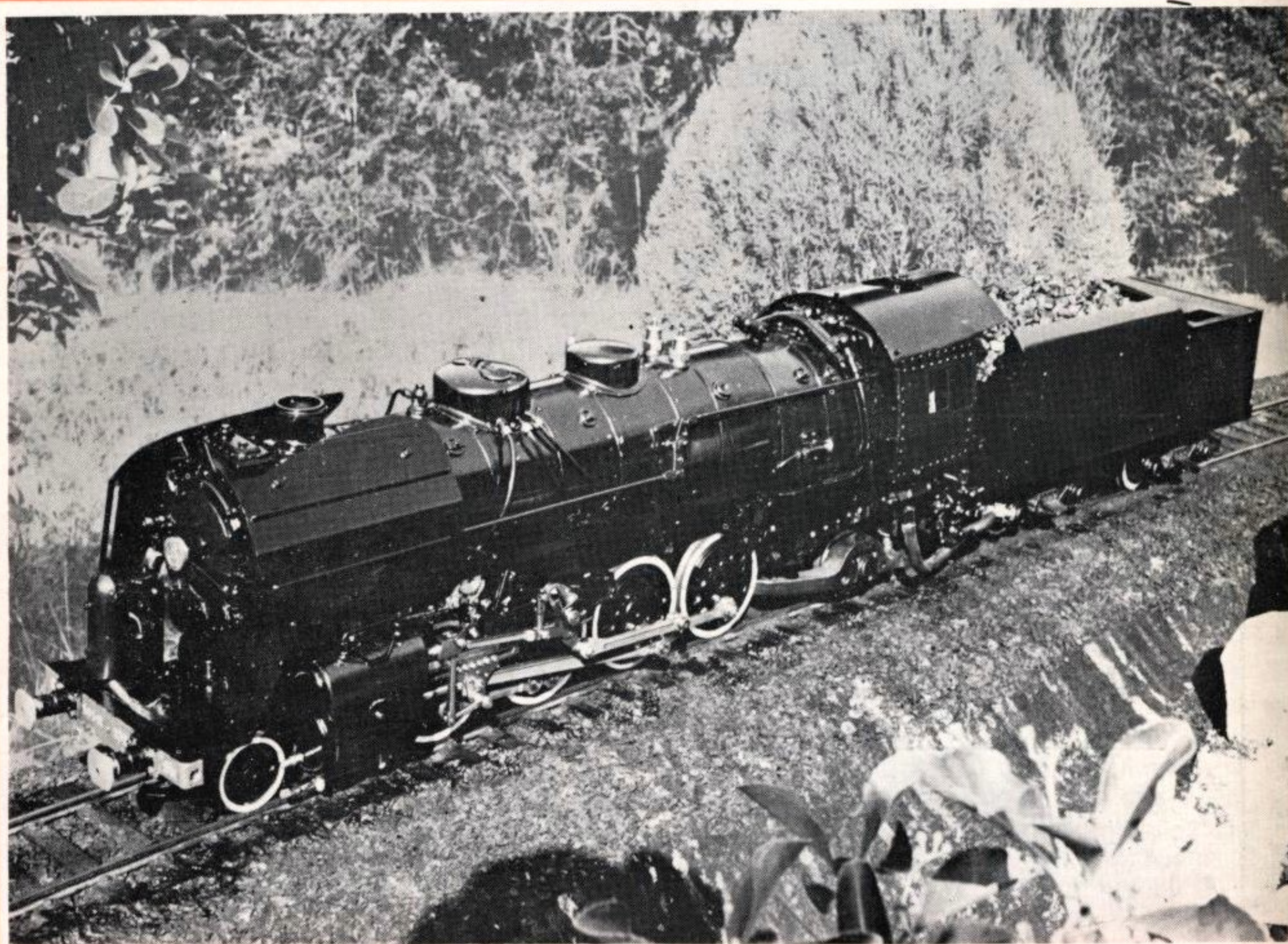
Loco. revue

février '69

N° 292

(Voir sommaire page 82)

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Les nouveautés Jouef '69

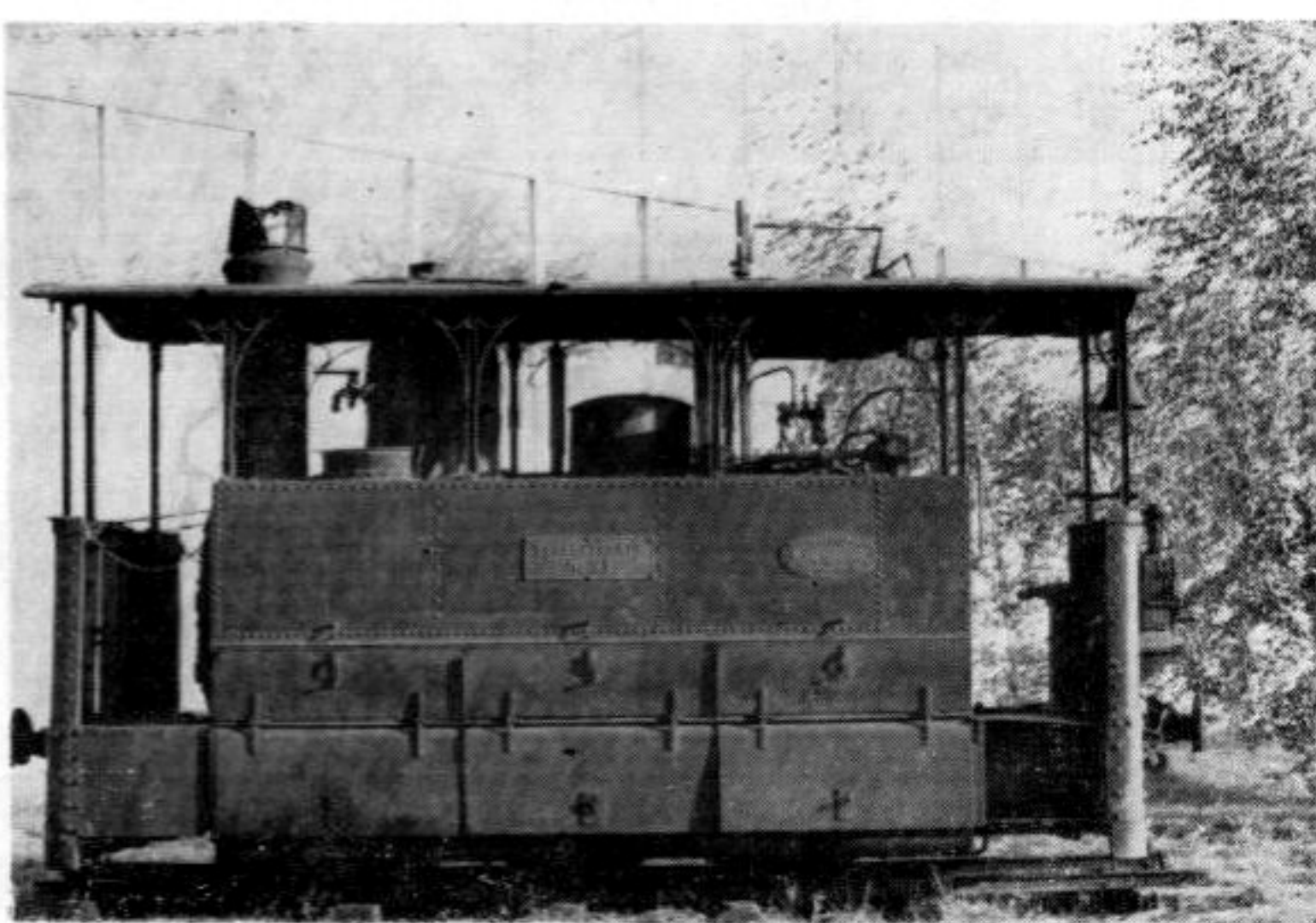
Les BB polycourant DB
1 ampère en télécommande Jouef
Une 141 R à vapeur, au 1/20

FRANCE 4,00 F
ETRANGER 4,50 F

La FOULLETOURTE

**dernière locomotive
encore en état de marche
des ex-tramways
de la Sarthe, accueillie
par le musée de
l'automobile du Mans**

par J. BREAU (Texte et clichés)



« Le 1^{er} avril 1947... le dernier tramway, fleuri, paré comme un empereur romain, accomplissait sous les acclamations son dernier voyage et ses frères se dirigeaient déjà vers d'autres cieux pour y faire, entre autres, les beaux jours de l'empire d'Abyssinie... »

Ainsi en termes élégants et poétiques, un Manceau, M. Alain de Dieuleveult rappelait dans un mémoire, dix ans après à eux consacré, la fin sans gloire en dépit des apparences des Tramways de la Sarthe.

Fin sans gloire assurément, car de coupe sombre en coupe sombre, de réduction de ligne en réduction de ligne, de ventes en démolition — halte

aussi bien que matériel — les "vieux" Tramways de la Sarthe, nés en 1882 et qui connurent toute leur gloire de 1910 à 1925, s'en allaient depuis longtemps en « morceaux ».

La dispersion, accélérée par le processus de vente des derniers matériels au lendemain de la fermeture définitive, était irrémédiable. Elle faillit de peu être totale et actuellement, vingt ans après, les seuls vestiges de la Société des Tramways à Vapeur de la Sarthe qui fut pourtant reconnue à son époque comme « un modèle du genre » se comptent sur les doigts d'une main. Disparue ainsi la grande gare du Mans ; disparue ainsi la gare « nougat » de La Ferté-Bernard ; dis-

paru encore le fameux viaduc de Dehault ; disparues les voitures à voyageurs ; disparues, cassées, démolies, vendues au poids, les locomotives et les wagons...

Pourtant du « désastre » une locomotive avait miraculeusement échappé... et quelques wagons marchandises aussi, on doit à la vérité de le dire. La locomotive la "Foulletourte" n° 51 est une bi-cabine Blanc Misse-ron sortie en 1896 des ateliers de construction du Nord de la France sous le n° 176 et appartenant à la fameuse série des 50 de la Compagnie des Tramways de la Sarthe. Cette locomotive était restée au service de la Société générale de Fonderie d'Antoi-

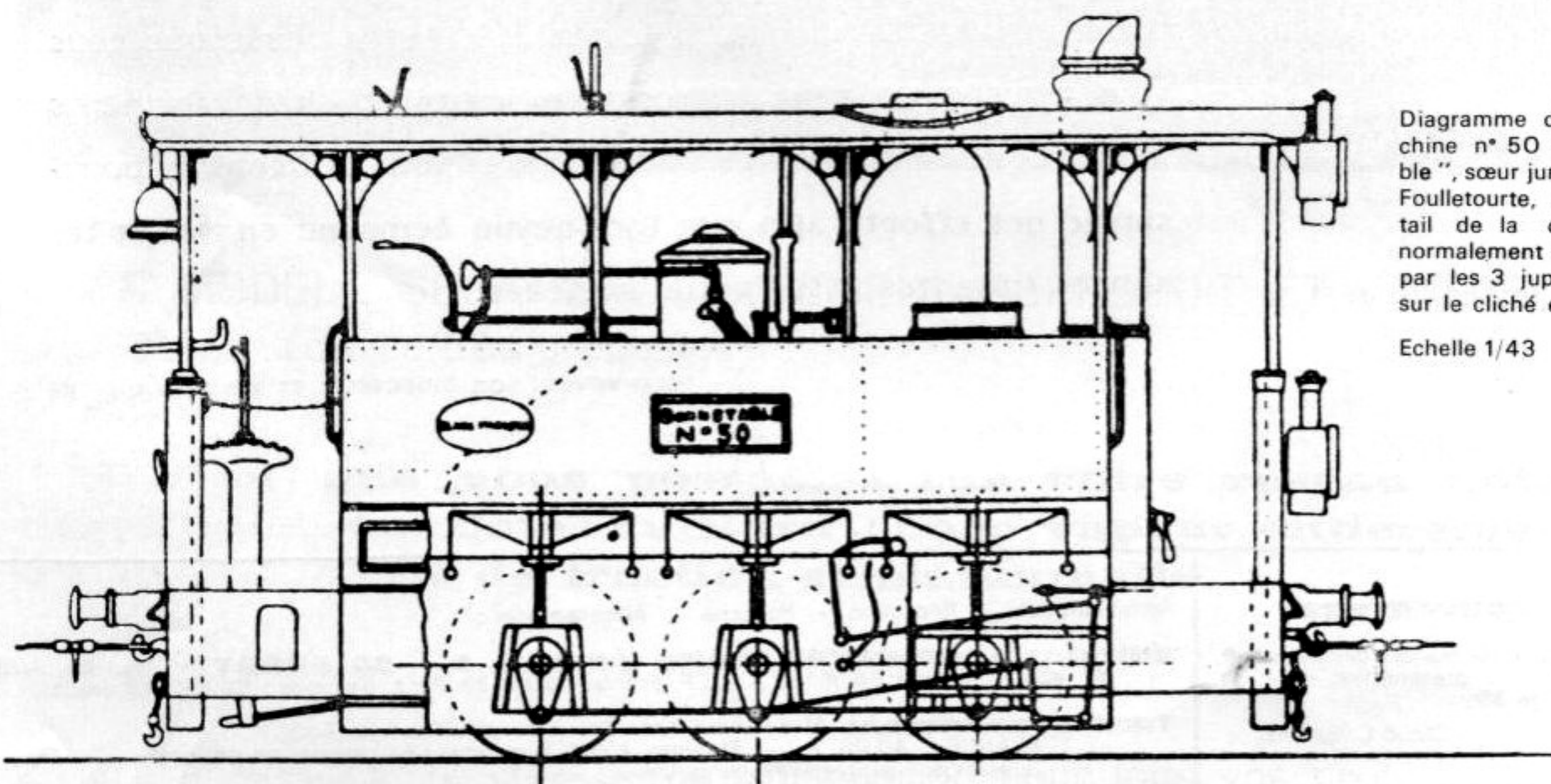
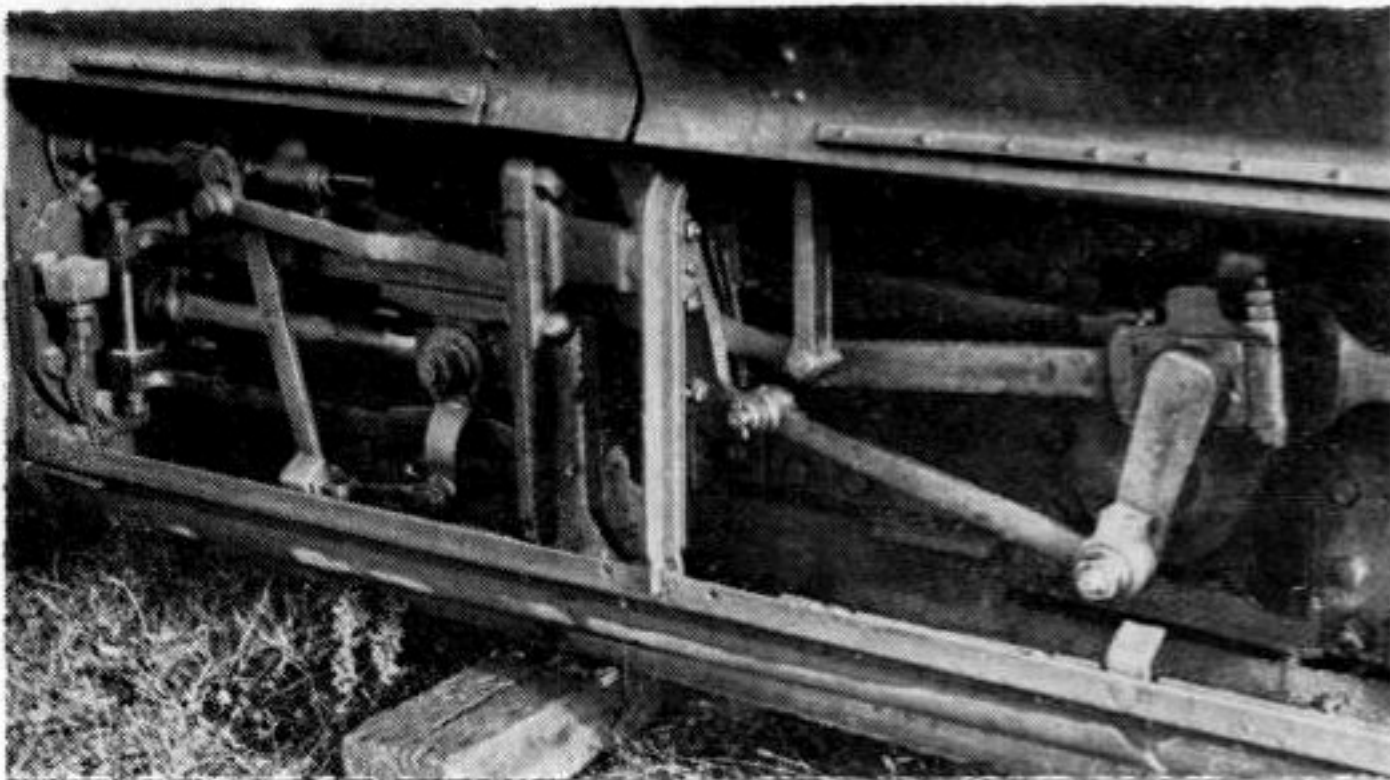


Diagramme de la machine n° 50 "Bonnétable", sœur jumelle de la Foulletourte, avec le détail de la distribution normalement dissimulée par les 3 jupes visibles sur le cliché en tête.

Echelle 1/43

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA "FOULLETOURTE"

Longueur totale hors tout	6,20 m	Capacité de la chaudière	1,200 m ³
Empattement total	1,80 m	Capacité des soutes à eau	1,600 m ³
Ecartement	1,00 m	Timbre	10 kg
Poids en ordre de marche	18 t	Combustible dans les soutes	600 kg
Surface de chauffe totale	32 m ²	Diamètre des roues	0,82 m



Les jupes de protection relevées permettent de découvrir l'embellissage et la distribution.

gné à Sainte-Jamme-Montbizot et continuait de circuler sur la voie de dessertre reliant l'usine à la gare SNCF, au demeurant le premier tronçon mis en service le 6 février 1882 par la nouvelle compagnie, le tronçon Antoigné-Montbizot (3,300 km), le seul encore ouvert et fréquenté régulièrement.

Entretien par un ancien mécanicien de la Compagnie, qui avait d'ailleurs terminé sa carrière à son bord, la "Foulletourte" assura vaille que vaille un service régulier jusqu'il y a une dizaine d'années, puis ne servit plus qu'occasionnellement de « machine de renfort » pour suppléer aux défaillances survenant parfois au loco-tracteur diesel qui l'avait finalement supplantée.

Depuis trois ou quatre ans, la "Foulletourte" n'était plus mise en pression et dans un hangar attendait que soit tranché son destin.

Contrairement à ses sœurs, sa conservation était pratiquement assurée puisque une option d'achat avait été sollicitée par l'Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTUIR).

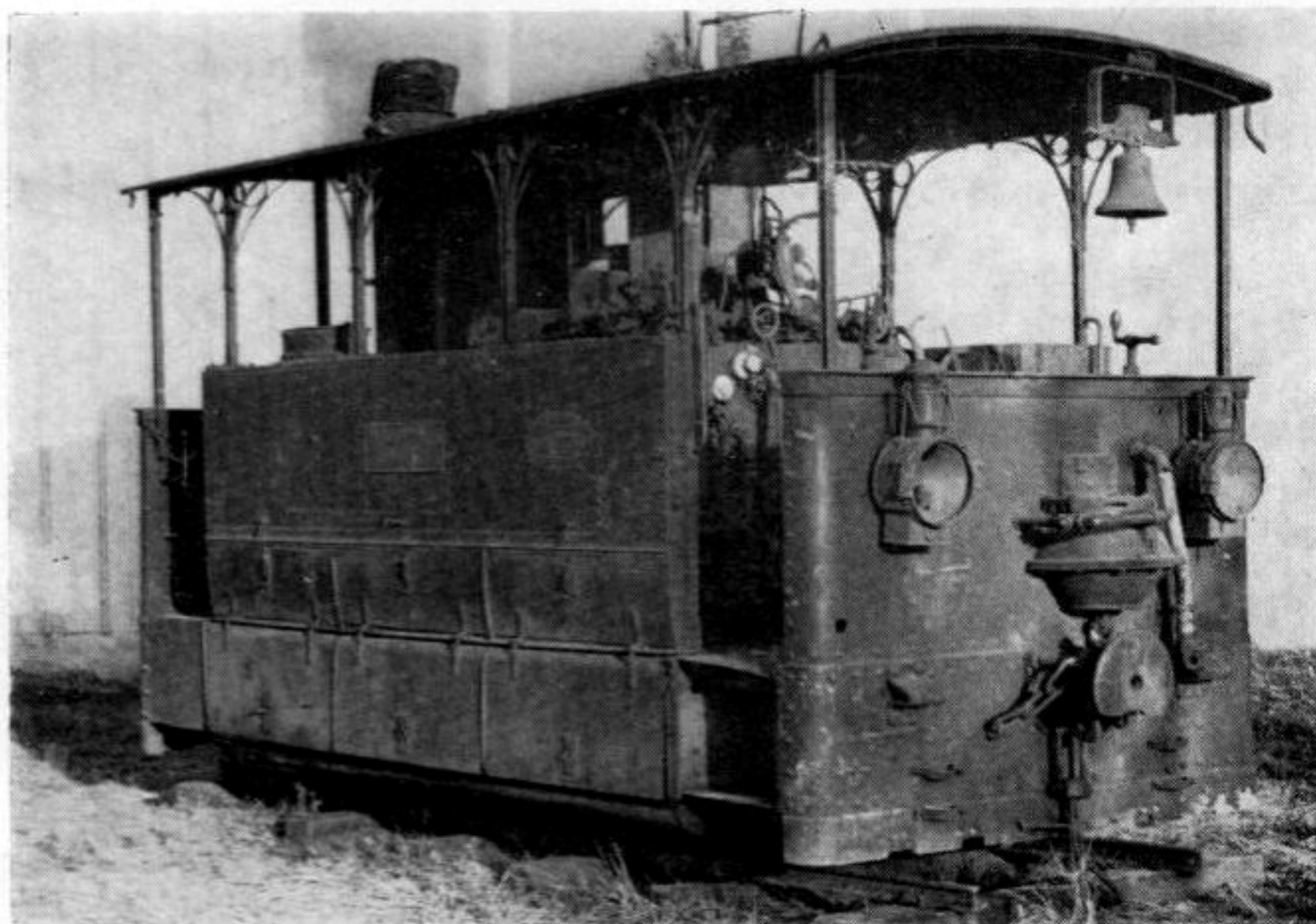
Or, le conseil général de la Sarthe a finalement pris la seule décision capable de réjouir les Sarthois, celle de garder dans le département ce dernier vestige d'un passé qui ne manqua pas de grandeur, tant il est vrai qu'à la Belle Epoque on citait le réseau des TS comme « **le premier réseau cohérent et économique de France** ».

Notons que cette "Foulletourte" était seulement « confiée » à la SGF par le département liquidateur des ex-TS.

Cette décision reprise lors de la première session de l'année 1967 de l'assemblée départementale restait cependant conditionnée par la découverte d'un « logement » propre à mettre en valeur cette pièce... de musée. C'est finalement le Musée de l'Automobile du Mans, sur le célèbre circuit des 24 Heures, qui a accepté de recevoir... cette victime de l'automobile, tant il est vrai que c'est bien la motorisation de chacun qui a tué les tramways...

Et depuis l'automne dernier, à l'entrée même du musée, pour l'heure en

plein air dans l'attente d'un abri qui lui sera aménagé après un nécessaire nettoyage général et sans doute une remise en état, la "Foulletourte" accueille les visiteurs toujours très nombreux — 67 429 en 1967 — du Musée de l'Automobile.



La 51 "Foulletourte" près du musée de l'automobile du Mans. Son amusante silhouette devrait tenter bien des amateurs, nous attendons la première réalisation en O ou en HO. Un sujet idéal également pour être reproduit par LGB !

Appartenaient à cette même série des "50"

- la 50 "Bonnétable"
- la 51 "Foulletourte"
- la 52 "Mayet"
- la 53 "Pontvallain"
- la 54 "Mansigné"
- la 55 "Allonnes"
- la 56 "Aulaines"
- la 57 "Savigné"
- la 58 "Beaufay"
- la 59 "Mamers"
- la 60 "La Ferté"
- la 61 "Saint-Cosme-de-Vair"
- la 62 "Nogent-le-Bernard"

tous noms de localités alors desservies par les Tramways de la Sarthe.

On ne peut donc que se réjouir de la décision du conseil général de la Sarthe et reconnaître qu'il a, lui aussi, bien mérité de tous ceux qui s'intéressent au sauvetage de toutes les pièces marquantes de la grande époque de la traction à vapeur.

En tout cas, nous ne pouvons, nous, qu'engager les amateurs, les modélistes, les simples curieux de passage au Mans à faire un petit crochet jusqu'au Musée de l'Automobile pour y voir l'exceptionnelle collection de "teuf-teuf" qu'il abrite certes, mais aussi cette "Foulletourte". D'ailleurs pour les allécher, nous illustrons ces pages d'une série de photographies, pensant aussi qu'une telle documentation sera la bienvenue pour tous ceux qui recherchent de quoi compléter leurs archives ou réaliser un modèle aussi pittoresque qu'inédit.

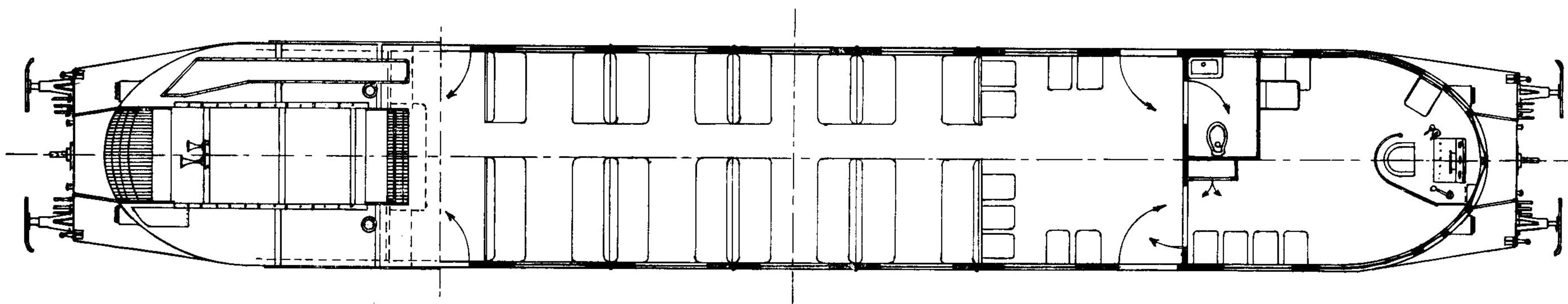
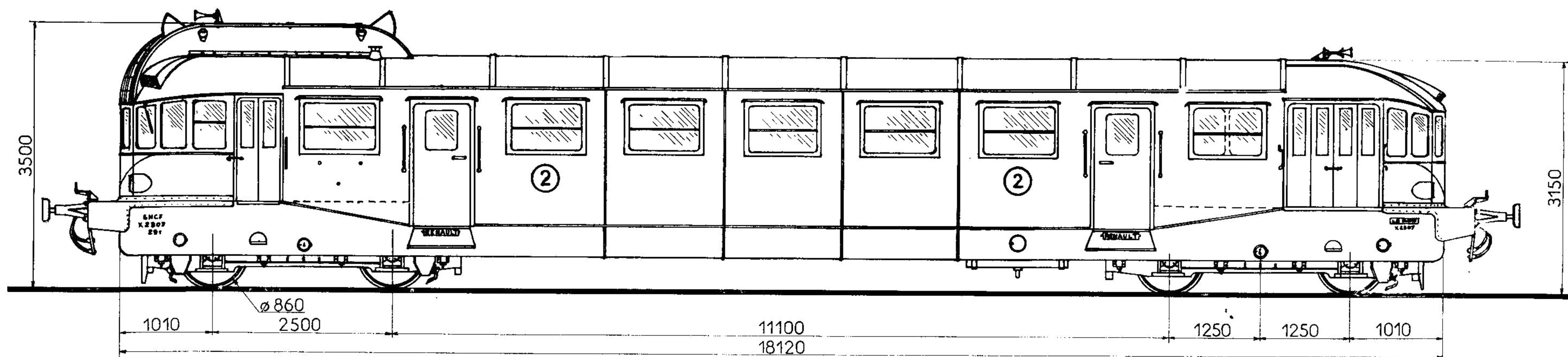
**Une locomotive sauvée,
c'est bien -**

**Une rame reconstituée,
ce serait mieux encore**

Avoir sauvé de la casse, et de l'éloignement en "terre lointaine et étrangère", la FOULLETOURTE des ex-tramways de la Sarthe est un geste qui honore le Conseil Général de ce département.

Il pourrait - et devrait - faire mieux encore avant qu'il ne soit trop tard : Reconstituer une rame complète telle qu'elle circulait au grandes heures des T.S. Cela peut être long... cela nécessitera une certaine mise de fonds... ce n'est pas œuvre impossible.

Quelques wagons tombereaux sont toujours en service à la SGF à Antoigné, deux voitures à bogies circulent encore sur le réseau P.O. Corrèze et ont leur "port d'attache" à Tulle. Ce serait bien le diable, l'élan donné, si on ne retrouvait pas quelque part un fourgon.



LE PLAN DU MOIS

Autorail Diesel X 2001 à 2336

type Renault VH

à transmission mécanique

